

ROZVOJ DOPRAVNÍHO SYSTÉMU ČR NA ZÁKLADĚ SPOLEČNÉ DOPRAVNÍ POLITIKY EU

Pavla Lejsková¹

Anotace: V sektoru dopravy uskutečňuje Společenství od svého založení společnou politiku. Je zde totiž řada závažných důvod. Funkční a spolehlivá doprava je předpokladem vytvoření jednotného trhu s neomezeným pohybem zboží a osob. Dopravní sektor ovlivňuje mnoho dalších sfér: regionální rozvoj, životní prostředí, utváření krajiny, spotřebu energie aj. Spolehlivé fungování dopravního sektoru je předpokladem toho, že ekonomické propojení členských zemí nebude narážet na bariéry. To vyžaduje vytvoření společných pravidel pro všechny účastníky a jistou míru harmonizace předpisů (technických, bezpečnostních, pracovních aj.).

Klíčová slova: dopravní politika, EU

Summary: In transport sector EU implements common transport policy. There are a number of important reasons. Functional and reliable transport is a condition of creation of single market with unlimited movement of goods and persons. Transport sector affects many other spheres: regional development, environment, landscaping, energy consumption and other. Reliable function of transport sector is a prerequisite to economical connection of member states without barriers. It requires creation of common rules for each member state and harmonization of prescripts (technical, safety, working and others).

Key words: transport policy, EU

1. ÚVOD

Doprava je jedním z klíčových odvětví hospodářství a má značný význam i pro mezinárodní vztahy. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem státu je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě, pro podnikání v dopravě a zajištění odpovídající infrastruktury pro přepravu.

Schopnost přepravovat rychle, účinně a levně lidi i zboží představuje ústřední princip cíle EU, jímž je dynamické hospodářství a soudržná společnost. Odvětví dopravy vytváří 10 % bohatství EU měřeného podle hrubého domácího produktu (HDP), což odpovídá asi jednomu bilionu eur za rok. Poskytuje více než 10 milionů pracovních míst.

V přezkumu dopravní politiky v červnu roku 2006 uvedla Evropská komise, že by se akční plán měl v současné době v krátkodobém horizontu zaměřit na vyšší konkurenceschopnost železnic, zavedení politiky týkající se přístavů, rozvoj

¹ Ing. Pavla Lejsková, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel. +420 46603 6392, Fax +420 46603 6374, E-mail: pavla.lejskova@upce.cz.

inteligentních dopravních systémů, placení poplatků za využívání infrastruktury, zvýšení výroby biopaliv a zkoumání způsobů, jak odlehčit přetíženým městům a velkoměstům.

2. SPOLEČNÁ DOPRAVNÍ POLITIKA

2.1. Římská smlouva o společné dopravní politice

Smlouvy o Evropském hospodářském společenství (EHS) a o Evropském společenství pro atomovou energii (ESAEO nebo častěji "Euratom") se nazývají Římské smlouvy. Byly uzavřeny "na dobu neurčitou", což jim dává téměř ústavní povahu. Vstoupily v platnost 1. ledna 1958.

Podle zakladatelů EHS mělo být Společenství pouze prvním stupněm k "Evropské federaci". Společný trh v oblasti těžby uhlí a výroby oceli (ESUO 1950) měl být experimentem, který by mohl být postupně rozšířen na ostatní sféry hospodářství a jehož vrcholem by měla být "politická" Evropa.

Cílem Evropského hospodářského společenství bylo vytvořit společný trh na základě:

- volného pohybu zboží,
- volného pohybu osob,
- volného pohybu kapitálu a služeb,
- postupného sbližování hospodářské politiky.

Ustanovení Smlouvy o Evropském hospodářském společenství zahrnují:

- zrušení cel mezi členskými státy,
- zavedení jednotného celního sazebníku pro nečlenské země,
- zavedení společné politiky pro oblast zemědělství (SZP) a dopravy,
- zřízení Evropského sociálního fondu,
- zřízení Evropské investiční banky,
- rozvoj těsnějších vztahů mezi členskými zeměmi.

Aby bylo možno těchto cílů dosáhnout, Smlouva o EHS vytyčila hlavní zásady a definovala rámec pro legislativní činnost jeho institucí. Ty zahrnovaly společnou politiku v těchto oblastech: zemědělství, doprava a obchod.

Cílem Euratomu byla koordinace výzkumných programů mírového využití jaderné energie již probíhajících nebo připravovaných v členských státech.

Římská smlouva shrnula úkoly společné dopravní politiky takto:

- Zavést společná pravidla pro mezinárodní dopravu,
- Umožnit volný přístup k poskytování dopravních služeb uvnitř každého členského státu také pro dopravce z dalších členských států,

- Provést opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy,
- Je nepřipustná diskriminace v dopravě uvnitř Společenství při stanovování cen a dopravních podmínek,
- Žádný obor dopravy ani žádný podnik nemá být členským státem podporován nebo ochraňován,
- Jsou přípustné podpory vyplývající z potřeby koordinovat dopravu nebo z povinnosti poskytovat veřejnou službu.

3. PERSPEKTIVY EVROPSKÉ DOPRAVY

V roce 2001 předložila Komise Bílou knihu o evropské dopravní politice s výhledem do roku 2010. Obsahuje návrh na 60 opatření, jejichž hlavním spojovacím článkem je snaha oživit evropské železnice, podporovat námořní dopravu a dopravu po vnitřních vodních cestách jako alternativu dopravy po silnicích a propojit různé druhy dopravy.

Oživení železnic: Komise si vytkla za cíl zvrátit trend k poklesu a znovu obnovit růst tohoto oboru. První železniční balíček, který byl přijat v roce 2001, představoval krok k liberalizaci mezinárodní nákladní dopravy. Zasedání národních vlád v Radě ministrů chtělo omezit liberalizaci na transevropskou síť železniční nákladní dopravy (TERFN), která se skládala pouze z některých významných terminálů a přístavů. Na nátlak Parlamentu se však ministři dohodli na tom, že toto omezení liberalizace na TERFN potrvá pouze do 15. března 2008. Po tomto datu budou mít železniční podniky, které si přejí poskytovat služby v oblasti mezinárodní přepravy zboží, přístup k celé evropské síti. Tento legislativní balíček také zjednodušil složitý systém navzájem odlišných vnitrostátních předpisů pro vydávání licencí železničním podnikům, pro přidělování přístupu k železniční infrastruktuře a pro vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům. Bez normalizovaných předpisů pro tuto oblast platných v celé Evropě by volný přístup na trh ztratil význam.

Dne 16. března 2004 byl v Bruselu, v rámci smírčího řízení, vyjednáán kompromis ve všech dosud neuzavřených bodech a byla nalezena shoda o znění tzv. Druhého železničního balíčku. Pod pojmem Druhý železniční balíček se rozumí novela směrnice 91/440/EHS, o rozvoji železnic Společenství, novela směrnic 2001/16/ES a 96/48/ES o interoperabilitě konvenčního a vysokorychlostního železničního systému, směrnice o bezpečnosti železnic Společenství, nařízení o vzniku Evropské železniční agentury a rozhodnutí Rady o zplnomocnění Komise jednat o podmínkách přistoupení Společenství k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Druhý železniční balíček je důležitý k oživení nákladní železniční dopravy v Evropě, zejména s ohledem na soustavný pokles v podílu nákladní přepravy na železnici. Ukázala se jasná potřeba přijetí konkrétních opatření a umožnění převedení

některých přeprav ze silnice na železnici. Jako zásadní bod druhého železničního balíčku je rozhodnutí o otevření železničního nákladního trhu od 1.1. 2006 pro mezinárodní dopravu a od 1.1. 2007 pro veškerou nákladní dopravu v rámci Společenství. Tato liberalizace trhu železniční nákladní dopravy je doprovázena zvýšeným úsilím o zajištění interoperability železniční dopravní cesty a vytvořením rámce příslušných bezpečnostních standardů.

Evropský parlament v prvním pololetí 2007 projednával soubor legislativních opatření pro železniční dopravu, tzv. „Třetí železniční balíček“. Tento soubor se týká tří oblastí a to liberalizace železniční osobní dopravy (mezinárodní a vnitrostátní), práv cestujících a licence pro strojvedoucí. Z výsledků jednání vyplývá, že od roku 2010 k otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy. Navrhovaná liberalizace vnitrostátní osobní železniční dopravy od roku 2017 potřebnou podporu nezískala.

Zvýšení bezpečnosti v dopravě: po zřízení Evropské agentury pro bezpečnost v námořní dopravě byla zřízena také Evropská agentura pro bezpečnost v letecké dopravě. Pokud jde o bezpečnost silniční dopravy, usiluje Komise o to, aby se do roku 2010 snížil o polovinu počet smrtelných úrazů.

Projekt „jednotného evropského nebe“ - Single European Sky (SES) se týká všech, kdož využívají vzdušného prostoru, civilního i vojenského letectví. Všichni uživatelé by se měli po „evropském nebi“ pohybovat bez překážek při překračování hranic, s největší možnou bezpečností. Základním principem projektu tedy je reformovat současnou podobu poskytování letových provozních služeb v evropském prostředí a to s cílem zvýšit kapacitu a propustnost vzdušného prostoru při zachování vysoké míry bezpečnosti a maximální kvality poskytovaných služeb. Důvodem pro zahájení přípravných prací na projektu SES byl především významný nárůst průměrného zpoždění na jeden provedený let v letech 1999 – 2000, které pro letecké dopravce znamenalo náklady ve výši až 1,3 miliardy EUR. Významným argumentem pro změnu byly i provedené prognózy vývoje letového provozu, které předpokládají dosažení hranice 12 milionů pohybů v evropském vzdušném prostoru v roce 2010. Na základě doporučení vyplývajících ze závěrečné zprávy expertní komise (Final Report of the High Level Group) zahájila Evropská komise intenzivní činnost na přípravě příslušných legislativních návrhů projektu SES. Celý legislativní proces byl završen 10. března 2004, kdy Evropský parlament a Rada Evropské unie schválily definitivní podobu čtyř základních normativních aktů (Nařízení), které vytvářejí základní právní a principiální rámec projektu SES.

Projekt Marco Polo Marco Polo je v podstatě přímým nástupcem programu PACT, který se realizoval v letech 1997 až 2001, na rozdíl od něj je však rozšířen i mimo oblast kombinované dopravy. Původně byl program Marco Polo plánován na období 2003 až 2010, později však Evropská komise rozhodla, že programy podpory musí odpovídat sedmiletému rozpočtovému období Evropského společenství. Jeho

platnost byla proto zkrácena, nyní však pokračuje navazujícím programem Marco Polo II pro období 2007 až 2013. S počátkem sedmiletého rozpočtového období Evropského společenství pro léta 2007 až 2013 začal platit program Marco Polo II, který navazuje na předchozí Marco Polo I. Hlavním cílem programu Evropského společenství s názvem Marco Polo je pomoci omezit negativní dopady stále rostoucí silniční nákladní dopravy převodem části jejích objemů na železnici, vnitrozemské vodní cesty a námořní pobřežní plavbu. Program je zaměřen na podporu klíčových politických nařízení v hlavních rysech naznačených v Bílé knize Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, kterou v září roku 2001 vydala Evropská komise. Je konkrétním nástrojem dopravní politiky k tomu, aby byl ve státech Evropské unie v roce 2010 zachován stejný podíl silniční dopravy na celkové nákladní přepravě jako v roce 1998. Na základě předpokládaného vývoje by toho mělo být dosaženo každoročním přesunem kolem 12 miliard tkm přepravního výkonu ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí. Konkrétně se jedná o kombinace přeprav železnice-silnice nebo voda-silnice (s použitím vnitrozemské nebo námořní pobřežní plavby), v nichž je silnice použita na co nejkratší vzdálenost.

Projekt Galileo má být dokončen a komerčně využíván v roce 2011-13. Má sloužit k různým účelům: ke kontrole dopravy, v sociálních službách, pro potřeby policie a spravedlnosti, k záchranným akcím. Má to být nástroj, který zemím Unie poskytne nezávislost při monitorování pohybu dopravních prostředků, zboží a osob, při získávání nejrůznějších informací. První navigační družice ze systému, pojmenovaná Giove-A, byla na oběžnou dráhu Země vyslána v prosinci 2005. Na rozdíl od amerického GPS by měl sloužit převážně k civilním účelům.

4. DOPRAVNÍ POLITIKA ČR

Globálním cílem Dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy, které jsou základem strategie udržitelného rozvoje.

Priority dopravní politiky vycházejí z globálního cíle a jsou vzájemně provázány. Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, což se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, kde jsou efektivní. Tuto oblast řeší priorita Dosažení vhodné dělby mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu. Pro takový dopravní systém je nezbytné vytvořit základní podmínku, kterou je kvalitní dopravní infrastruktura. To řeší priorita Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií jsou velmi náročné na finanční prostředky. Je proto nutné hledat nové formy

financování, čímž se zabývá prioritou Zajištění financování v sektoru dopravy. Velkým ekonomickým, sociálním i ekologickým problémem je bezpečnost dopravy, a to jak samotného provozu, tak z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými přírodními jevy. Tím se zabývá prioritou Zvýšení bezpečnosti dopravy. Priority dopravní politiky se musí řešit nejen na celostátní a evropské úrovni, ale v rámci principu subsidiarity i na úrovni regionální a obecní. Priorita Podpora rozvoje dopravy v regionech je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik. Všechny uvedené priority a z nich vycházející specifické cíle a opatření respektují obecné zásady, které mají průřezový charakter.

5. ZÁVĚR

Specifika řízení české dopravy jsou výrazně ovlivněna mnoha skutečnostmi, ke kterým především patří globalizace světové ekonomiky a její diskontinuální vývoj v turbulentním tržním prostředí, kterému se dopravní podniky přizpůsobují jen velmi obtížně (problém aplikace managementu změny), současný vývoj evropské dopravní politiky a její legislativy s výraznými integračními tendencemi a požadavky na interoperabilitu a intermodalitu dopravy, požadavek hospodářské konvergence států EU, požadavek hospodářské a sociální soudržnosti (koheze) zemí EU, nezbytnost těsnějšího kooperativního vztahu železniční a silniční dopravy, připravovaná opatření v oblasti racionalizace řídicích a informačních systémů v dopravě, kvalitativní změny, vyvolané mechanizací a automatizací technologických procesů v dopravě a systémů na podporu rozhodování v oblasti strategického a taktického řízení dopravních podniků, vlivy dopravy na životní prostředí, intervence státu zejména v oblasti dopravní infrastruktury atd.

*Príspevok je publikován v rámci řešení výzkumného záměru VZ-MSM
0021627505 „Teorie dopravních systémů“*

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *Europa - The European Union*. [online] European Communities, 1995-2007, [cit. 2007-06-04]. Dostupný na WWW: <<http://europa.eu>>.
- [2] *Společná dopravní politika EU*. [online]. Czech Trade, 1995-2007, [cit. 2007-06-05]. Dostupný na WWW: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000521/10918/>.
- [3] *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. [online]. Česká republika – Ministerstvo dopravy, červenec 2005, [cit. 2007-06-05]. Dostupný na WWW: <<http://www.mdcz.cz/>>.

Recenzent: doc. Ing. Rudolf Kampf, CSc.
Univerzita Pardubice